

مدیرعامل ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل:

وضعیت اقتصادی حمل و نقل کشور متلاطم است

چند طرح در لایحه به صورت نمونه قرار دارد، اما با استقبال مواجه نشده‌اند. در حالی که در بخش تولید واگن سرمایه‌گذاری‌های خوبی صورت می‌گیرد و امکان بازگشت سرمایه در قانون دیده شده است.

وی یادآور شد: مجموع اعتباراتی که در سال برای توسعه شبکه ریلی اختصاص می‌یابد، حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومان است که می‌توان با اتکا به منابع داخلی سالانه ۱۵۰ کیلومتر ریل احداث کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: خوشبختانه در چند سال اخیر توان ساخت و توسعه راه‌آهن در کشور پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته است در حالی که تا قبل از انقلاب عملیات روسازی توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد، اما امروز تمامی بخش‌های عملیاتی با اتکا به توان داخلی انجام می‌شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل اظهار داشت: تا قبل از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی ۴۶۰۰ کیلومتر راه‌آهن در کشور وجود داشته که امروز به نزدیک ۱۴ هزار کیلومتر افزایش یافته است. همچنین متوسط توسعه زیرساخت ریلی در کشور ۱۰۰ کیلومتر در سال بوده که هم‌اکنون به ۲۰۰ کیلومتر در سال افزایش یافته است. وی افزود: در سه سال اخیر حدود ۸۰۰ کیلومتر خطوط ریلی جدید احداث شد، اما اتصال به شبکه سراسری ریل باید در نظر گرفته شود. در واقع شبکه زمانی اقتصادی خواهد بود که پروژه‌ها تکمیل شده باشد. به طور مثال اگرچه رشت به شبکه ریلی متصل شد، اما اتصال به آستارا و جذب بار بین‌المللی در کریدور شمال-جنوب هدف نهایی است. در کریدور شرق-غرب نیز هدف اتصال به مرز خسروی از طریق کرمانشاه و سرانجام اتصال به کشور عراق است.



مراکز تولید و ورود و خروج کالا با ریل جابه‌جا می‌شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل با اشاره به شبکه ریلی موجود در کشور به طول ۱۳۹۰۰ کیلومتر و برنامه‌ریزی برای دستیابی به ۲۵ هزار کیلومتر در افق ۱۴۰۴ تصریح کرد: تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی نیاز به منابع لازم دارد و در زمینه تامین منابع مالی تلاش‌هایی صورت گرفته است. به طور مثال تمام آزادراه‌های کشور با مشارکت بخش خصوصی انجام می‌شود و از محل دریافت عوارض هزینه سرمایه‌گذاری شده به تدریج باز می‌گردد، اما این مشارکت در سرمایه‌گذاری برای بخش ریلی وجود ندارد و تنها از طریق قرض‌های داخلی و خارجی برای تامین منابع اقدام شده که البته از روند خوبی برخوردار است.

خادمی تاکید کرد: برای دستیابی به نتیجه مطلوب باید بین سرمایه‌گذاری در ریل و جاده تفاوت ایجاد شود. یک راهکار برای توسعه خطوط ریلی حضور سرمایه‌گذاران و مشارکت در ساخت پروژه‌های ریلی است که خوشبختانه

۸۹ درصد حمل و نقل کشور، جاده‌ای و حدود ۱۱ درصد ریلی است که اقتصادی نیست و زنگ خطری است برای حمل و نقل کشور.

شبکه دو سیمای ج.ا.ا با برگزاری نشستی در خصوص حمل و نقل ریلی با حضور خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، شادمهر کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، محمدحسین رضائیان کارشناس حمل و نقل ریلی، عباس قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی به مسائل و مشکلات زیرساخت‌ها در توسعه و میزان حمل بار و مسافر ریلی در مقایسه با جاده پرداختند. شرح کامل آن نشست را در ادامه مطالعه کنید.

آن نیز به وسیله ریل انجام می‌شود. که می‌توان از آن به عنوان یک خسارت یاد کرد. وی افزود: اگرچه حمل و نقل ریلی در کشور با مدیریت خوبی اداره می‌شود، اما ارقام فوق حاکی از اقتصادی نبودن حمل و نقل ریلی در کشور است و برای ترمیم این وضع باید بخش زیادی از بار و مسافر به ویژه بار به سمت ریل سوق پیدا کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که باید شیوه قالب حمل و نقل کشور به ریل تغییر یابد، گفت: در حال حاضر بیش از ۱۲ درصد بار

زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی نیاز به منابع لازم دارد

خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با حضور در برنامه گفتگوی ویژه خبری شبکه دو سیمای با تاکید بر لزوم ریلی کردن حمل و نقل ادامه داد: یکی از ضرورت‌های حمل و نقل تغییر رویکرد حمل و نقلی از جاده‌ای به ریلی است که هم‌اکنون در کشور مورد توجه قرار دارد. البته حدود ۹۰ درصد حمل و نقل کشور از طریق جاده و حدود ۱۰ درصد



مدل خصوصی سازی در کشورمان، نادرست است

عباس قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی هم در ارتباط تلفنی با این برنامه گفت: بیشتر نگاه در سال های اخیر نگاه توسعه شبکه ریلی بوده و متأسفانه به موضوع حمل و نقل که هدف نهایی این اتصالات ریلی است توجه کافی نشده است. وی ادامه داد: در توسعه شبکه ریلی به حدود ۵۰ درصد چشم انداز، اما در حمل و نقل فقط به ۳۰ درصد اهداف رسیدیم.

قربانعلی بیگ اضافه کرد: در دفاع مقدس تصمیم راهبردی در سطح کلان نظام گرفتیم و آن این بود که آیا سراغ صنایع موشکی برویم یا صنایع ساخت هواپیماهای جنگی. تصمیم درست ما در آن زمان منجر به این شد که اکنون قدرت نظامی مستقل هستیم.

وی افزود: اما در حوزه حمل و نقل، متأسفانه در طرح هایی که برای ما حمل و نقل ریلی را به همراه دارد، ضعیف عمل کردیم. قربانعلی بیگ گفت: در حدود ۹۰ درصد حمل و نقل ریلی موجود و تقاضای حمل و نقل ریلی با همین شبکه ریلی فعلی قابل انجام است.

این کارشناس حمل و نقل ریلی افزود: یکی از اشکالات اصلی این است که مدل خصوصی سازی در کشورمان، نادرست است. مدلی که برای این منظور از سال ۱۳۸۴ انتخاب کردیم الگوبرداری از اروپا بود در حالی که برای کشور ما مناسب نبود و همین موضوع موجب شد شرکت های ریلی خصوصی در کشورمان زیان ببینند به همین علت دیگر سرمایه گذاران هم از سرمایه گذاری در زمینه حمل و نقل، پرهیز می کنند.

ضرورت اتصال شبکه ریلی به مرزها

کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز گفت: اگر شبکه ریلی کشورمان را سریعتر به مرزها وصل نکنیم، از لحاظ حمل و نقل به نسبت رقیبا و کشورهای همسایه و مسیرهای جایگزین، عقب می مانیم و مزیت رقابتی را از دست می دهیم.

کارشناسان موافق اجرای طرح تهران-همدان نبودند

محمدحسین رضائیان کارشناس حمل و نقل ریلی هم گفت: جدا از بحث مالی که دولت برای توسعه زیرساخت ریلی صرف می کند، سرمایه بزرگی هم از بودجه های غیر دولتی داریم. وی افزود: تا کنون برای جذب مشارکت های غیر دولتی اعم از بخش های عمومی مانند آستان قدس، سپاه و بقیه نهادها و بودجه های مردمی، تلاش قابل توجه و کافی نداشتیم.

رضائیان گفت: طرح هایی که در دو سال گذشته در زمینه حمل و نقل ریلی به بهره برداری رسید از جمله طرح تهران - همدان و طرح کرمانشاه، طرح های خوبی نبودند. وی ادامه داد: در طرح تهران-همدان تقریباً باری روی این مسیر خط آهن حمل نمی شود و کارشناسان هم موافق این طرح نبودند. وی افزود: طرح اتصال شبکه ریلی ایران به عراق و طرح شلمچه تا شهر بصره و طرح ریلی اتصال ایران به افغانستان که حدود ۱۰ سال از آن می گذرد، با وجود سودآوری زیاد و اهمیت این طرح، اما هنوز اجرایی نشده و این در حالی است که هزینه اجرایی این طرح ها از هزینه طرح هایی که به بهره برداری رسیده کمتر بوده است.

این کارشناس با اشاره به این که حمل و نقل ریلی تا زمان اقتصادی شدن، فاصله زیادی دارد، گفت: گزارش اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا که ایران هم عضو آن است نشان می دهد که کشورمان در بهره وری لوکوموتیو و واگن های باری حدود یک سوم میانگین جهانی، عملکرد دارد. وی ادامه داد: در بهره وری زیرساخت هم حدود یک پنجم میانگین جهان، عملکرد داشتیم. رضائیان گفت: روش های تصمیم گیری در زمینه طرح های حمل و نقل ریلی به اصلاح ساختار نیاز دارد. او تأکید کرد: نظام اولویت دهی به طرح های ریلی با همین بودجه های موجود برای آگاهی کارشناسان باید منتشر شود.

واحد تولیدی احداث شود. تا زمانی که اختلاف هزینه حمل بین ریل و جاده کاهش نیابد، حمل و نقل ریلی اقتصادی نمی شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی از همکاری مطلوب بین شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل و شرکت راه آهن خبر داد و گفت: تلاش می شود اولویت های ترانزیتی مد نظر قرار گیرد.

اختصاص یک درصد درآمد فروش سالانه سهم نفتی دولت به وزارت راه و شهرسازی

شادمهر کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هم با حضور در این برنامه گفت: یکی از علل اصلی توسعه نیافتن حمل و نقل ریلی، جایگزینی اعتبارات است.

شادمهر کاظم زاده افزود: برای انجام نشدن برنامه های پیش بینی شده توسعه ریلی کشور، محدودیت های مالی را مطرح می کنند در حالی که در ماده ۷۰ قانون الحاق تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، به صراحت آمده است که ۲۰ درصد فروش نفت و گاز، اختصاصاً برای تثبیت تعرفه، حق دسترسی و توسعه و نگهداری شبکه ریلی کشور باید منظور شود.

او ادامه داد: اکنون ۸۹ درصد ارتباطات و حمل بار و مسافر، زمینی و یک درصد، هوایی و حدود ۱۰ درصد، ریلی است.

کاظم زاده افزود: در بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه به صراحت آمده که دولت مکلف است نسبت به تضمین سرمایه گذاری اشخاص غیردولتی اقدامات لازم را انجام دهد. وی اضافه کرد: همچنین یک درصد درآمد فروش سالانه سهم نفتی دولت باید به وزارت راه و شهرسازی تخصیص داده شود، اما این کار انجام نمی شود. کاظم زاده افزود: از نگاه قانونی، توان داخلی برای اجرای طرح های توسعه ای ریلی وجود دارد.

خادمی با بیان این که راه آهن تا نقطه صفر مرزی کشورهای عراق و افغانستان توسعه یافته است، اظهار داشت: فعالیت در داخل خاک کشورهای دیگر مناسبات خاص خود را دارد. راه آهن خواف-هرات در داخل خاک افغانستان از پیشرفت خوبی برخوردار است و ریل تا نزدیکی شهر هرات ادامه یافته است. همچنین اتصال ریلی شلمچه به بصره در دست پیگیری است و امیدواریم با طرف عراقی به توافق برسیم. وی با اشاره به اجرای خطوط ریلی بر اساس اولویت های کشور گفت: توسعه و ساخت شبکه ریلی با محور حمل و نقل بار است، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه

زیربنای حمل و نقل افزود: یکی از اولویت های ریلی کشور اتصال چابهار به زاهدان است که سال ۹۲ شروع شده و تاکنون ۴۰ درصد پیشرفت دارد و طبق پیگیری های وزیر راه و شهرسازی و رئیس جمهوری تا دو سال ونیم آینده به زاهدان متصل می شود. معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد، باید منابع مالی در اختیار شبکه ریلی قرار گیرد تا بتوانیم قبل از این که رقبای بین المللی شبکه های موزی را ایجاد کنند شبکه و پروژه های اولویت دار را تکمیل کنیم. وی با اشاره به بهره وری شبکه ریلی گفت: از همین شبکه موجود کشور نیز باید استفاده بهینه شود. باید در نظر داشت مادامی که شبکه تکمیل نشود بهره وری اقتصادی نیز حاصل نمی شود. به طور مثال راه آهن غرب کشور زمانی به بهره وری می رسد که به مرز خسروی متصل شود.

خادمی افزود: در سال های اخیر مهم ترین پروژه ریلی اتصال شبکه به رشت بود، اما مهم ترین اتصال ما رشت به آستارا در کریدور شمال-جنوب است که اقتصاد کشور را دگرگون می کند. البته فاینانس پروژه احداث راه آهن رشت-آستارا در حال شروع مراحل اجرایی بوده و تجهیز کارگاه نیز انجام شده است. وی با اشاره به شیوه احداث خطوط آنتنی نیز گفت: خطوط آنتنی باید با سرمایه گذاری